



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 493 704 A1**

12

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 91120978.1

51 Int. Cl.<sup>5</sup>: H02K 5/132, H02K 9/19

22 Anmeldetag: 06.12.91

30 Priorität: 04.01.91 DE 4100135

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
08.07.92 Patentblatt 92/28

84 Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB IT NL

71 Anmelder: Loher Aktiengesellschaft  
Hans-Loher-Strasse 32  
W-8399 Ruhstorf/Rott(DE)

72 Erfinder: Herrmann, Anton, Dipl.-Ing.  
Alte Poststrasse 31a  
W-8390 Passau(DE)

74 Vertreter: Zinnecker, Armin, Dipl.-Ing.  
Lorenz-Seidler-Gossel et al  
Widenmayerstrasse 23  
W-8000 München 22(DE)

54 Elektromotor.

57 Ein Motor, insbesondere ein Elektromotor, besitzt ein Motorgehäuse (2), in dem sich ein den Motor (11) umgebendes Motorfüllmedium (6) befindet, und ein das Motorgehäuse (2) umgebendes Druckgehäuse (1), in dem sich ein Gehäusefüllmedium (5) befindet. Um die anfallende Verlustwärme ausreichend abführen zu können, ist an der Innen-

wandung (1) des Druckgehäuses ein Wärmetauscher (3) angeordnet, der von einem Kühlmedium durchströmt wird. Vorzugsweise besteht der Wärmetauscher aus einem Kühlkanal (3), der über die Länge des Druckgehäuses (1) spiralförmig verläuft. Vorzugsweise dient das Motorfüllmedium (6) als Kühlmedium für den Wärmetauscher (3).

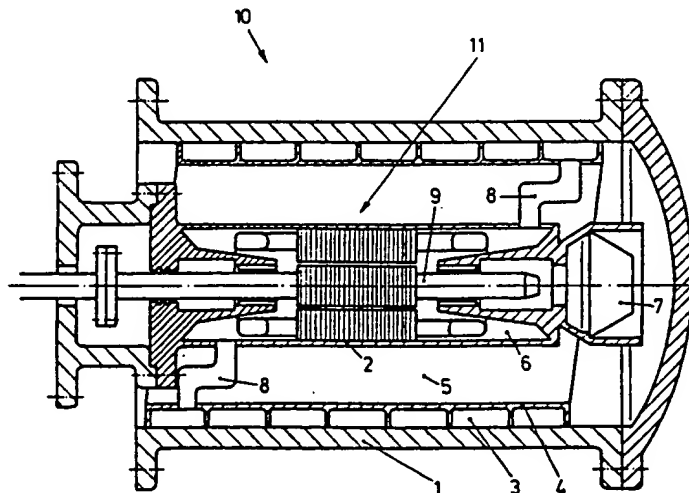


Fig. 1

EP 0 493 704 A1

Die Erfindung betrifft einen Elektromotor mit einem Motorgehäuse, in dem sich ein den Motor umgebendes Motorfüllmedium befindet, und mit einem das Motorgehäuse umgebenden Druckgehäuse, in dem sich ein Gehäusefüllmedium befindet.

Bei Antriebskonzepten für Anlagen unter Wasser, besonders in großen Wassertiefen, befindet sich der elektrische Antrieb, also der Elektromotor, zusammen mit der anzutreibenden Maschine in einem wasserdicht gekapselten Gehäuse. Dieses wasserdicht gekapselte Gehäuse ist so konzipiert, daß es auch dem Druck in großen Wassertiefen standhalten kann. Das wasserdicht gekapselte Gehäuse (Druckgehäuse) kann dabei je nach Antriebskonzept mit einem gasförmigen oder flüssigen Medium gefüllt sein. Dieses Füllmedium (Gehäusefüllmedium) umgibt den Motor, der wassergefüllt oder ölgefüllt ist. Über eine am Motor angebaute Druckausgleichsvorrichtung wird der Druck des Motorfüllmediums auf das Druckniveau des den Motor umgebenden Gehäusefüllmediums gesetzt. Der im Motorfüllmedium herrschende Druck ist also annähernd genauso groß wie der im Gehäusefüllmedium herrschende Druck.

Ein Elektromotor der eingangs angegebenen Art ist aus der EP 0 297 274 A2 bekannt.

Ein wesentlicher Nachteil bei dem vorbekannten Motor besteht darin, daß über das den Motor umgebende Füllmedium die Motorverlustwärme nicht ausreichend abgeführt werden kann.

Aus der EP 0 280 660 A2 ist ein Elektromotor bekannt, der ein Motorgehäuse besitzt, in dem ein Stator und ein Rotor angeordnet sind, in dem Motorgehäuse befindet sich ein Motorfüllmedium. An der Innenwandung des Motorgehäuses sind mehrere axial verlaufende Kühlkanäle vorgesehen. Ein das Motorgehäuse umgebendes Druckgehäuse ist allerdings nicht vorhanden. Die den Rotor tragende Welle ist als Hohlwelle ausgeführt, die an einer Seite offen ist. In der Hohlwelle sind Löcher vorgesehen. Das Motorfüllmedium durchströmt die Hohlwelle von ihrem Ende in axialer Richtung zu den Löchern. Das Motorfüllmedium durchströmt anschließend die Kühlkanäle in umgekehrter Richtung.

Aus der DE-PS 720 551 ist eine wasserdicht gekapselte elektrische Maschine bekannt, in der Wasserkühlkanäle vorgesehen sind, die das Maschinengehäuse umgeben und die durch einen Kühlmantel gebildet werden, der die Kühlkanäle allseitig umschließt. Der Kühlmantel bildet allerdings keinen Bestandteil der wasserdichten Kapselung der elektrischen Maschine oder des Maschinengehäuses. Die Wasserkühlkanäle sind nicht an der Innenwandung des Druckgehäuses angeordnet, sondern außerhalb des Druckgehäuses.

Die DE 82 04 396 U1 offenbart einen elektromotorischen Antrieb, bestehend aus einem Motor

und einer den Motor dicht kapselnden Umhüllung. Im Motor, namentlich am oder im Ständer, ist ein Wärmetauscher angeordnet, der aus einem Kanalsystem bestehen kann. Ein das Motorgehäuse umgebendes Druckgehäuse ist nicht vorhanden.

Aus der DE-OS 16 13 014 ist ein gekapselter Elektromotor mit Flüssigkeitskühlung bekannt, bei dem der als Gehäuse dienende Ständer schraubenförmige, eine Kühlflüssigkeit aufnehmende Kanäle aufweist. Die Kanäle sind als mindestens zweigängige, von einer mit dem Gehäuse dicht verbundenen Hülse überdeckte Gewindenuten ausgebildet. Auch hier ist ein das Motorgehäuse umgebendes Druckgehäuse nicht vorhanden.

Die US 28 62 120 zeigt einen Elektromotor mit einem doppelwandigen, flüssigkeitsgekühlten Gehäuse, bei dem der Innenmantel exzentrisch im Außenmantel liegt. Der Innenmantel wird durch axiale Leitbleche gehalten, die den Kühlwasserstrom auf seinem Weg um das Gehäuse mehrmals von einer Stirnseite zur anderen umlenken. In den durch die Bleche gebildeten axialen Kanälen sind zusätzlich in Umfangsrichtung liegende Leitbleche angeordnet, die den Axialstrom wiederum mehrfach umlenken.

Hiervon ausgehend liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, einen Elektromotor der eingangs angegebenen Art zu schaffen, bei dem die anfallende Verlustwärme ausreichend abgeführt werden kann. Insbesondere soll gewährleistet werden, daß in den oben beschriebenen Anlagen die anfallenden Wärmeverluste so abgeführt werden, daß der Motor sich nicht überhitzt.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die Kombination der Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. An der Innenwandung des Druckgehäuses ist ein aus mindestens einem Kühlkanal bestehender Wärmetauscher angeordnet, der von dem Motorfüllmedium als Kühlmedium durchströmt wird. Das Kühlmedium wird axial durch den Motor geleitet. Die anfallende Verlustwärme kann über den Wärmetauscher an die Druckgehäusewand abgegeben werden und von dort an das das Druckgehäuse umgebende Medium.

Vorteilhafte Weiterbildungen sind in den Unteransprüchen beschrieben.

Vorzugsweise verläuft der Kühlkanal spiralförmig über die Länge des Druckgehäuses.

Eine weitere vorteilhafte Weiterbildung ist dadurch gekennzeichnet, daß das Kühlmedium durch die Ständernut und/oder den Motorspalt und/oder durch Kanäle in den Zähnen und/oder im Rücken des Blechpakets axial durch den Motor geleitet wird.

Die Kühlmediumeinlaßöffnung einerseits und die Kühlmediumauslaßöffnung andererseits können sich am Motor auf entgegengesetzten Motorseiten (AS und BS) befinden.

Der Kühlmediumstrom kann durch den Motor selbst oder durch eine Kühlkreislaufpumpe erzwungen werden. Sofern der Motor selbst als Kühlmediumpumpe fungiert, kann dies durch ein auf die Motorwelle gesetztes Quirlrad bewerkstelligt werden. Statt dessen oder zusätzlich kann die Motorwelle zur Erzeugung des Kühlmediumstroms als Hohlwelle ausgebildet sein, die auf der einen Seite über eine axiale Kühlmediumeinlaßöffnung und auf der anderen Seite über radial ausgeführte Kühlmittelauslaßöffnungen verfügt. Die Hohlwelle ist somit als Zentrifugalpumpe ausgebildet.

Bei vertikaler Motoranordnung wird die Kühlmediumumwälzung durch die natürliche Konvektion unterstützt, wenn der Kühlmittelaustritt am Motor auf der unten liegenden Motorgehäuseseite angebracht ist.

Vorzugsweise sind der Wärmetauscher bzw. der Kühlkanal und gegebenenfalls dessen Zu- und Ableitung dünnwandig ausgebildet. Dies wird dadurch ermöglicht, daß das Kühlmedium über die Motormembran dem Druck im Druckgehäuse (Druckkapselgehäuse) angeglichen wird. Im Kühlmedium einerseits und im Gehäusefüllmedium andererseits herrscht also annähernd derselbe Druck.

Nach der Erfindung ist es möglich, den Motorinnendruck, unbeeinflusst durch das Kühlsystem, auf dem Druckniveau des das Motorgehäuse umgebenden Mediums (Gehäusefüllmedium) zu halten. Die Motorgehäusekonstruktion und die Wellenabdichtung des Antriebs bleiben somit unproblematisch. Das Kühlkonzept kann in das Antriebskonzept integriert werden, so daß nur ein äußerst geringer technischer Zusatzaufwand erforderlich ist.

Die Erfindung betrifft weiterhin ein Förderaggregat, bestehend aus einem erfindungsgemäßen Motor und einer anzutreibenden Maschine, insbesondere einer Pumpe. Eine vorteilhafte Weiterbildung eines derartigen Förderaggregats ist dadurch gekennzeichnet, daß der Motor und die anzutreibende Maschine in einem wasserdicht gekapselten Gehäuse untergebracht sind.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird nachstehend anhand der beigefügten Zeichnung im einzelnen erläutert. In der Zeichnung zeigt

Fig. 1: einen Motor im Längsschnitt und

Fig. 2: einen Teilquerschnitt durch den Motor gem. Fig. 1.

Der in der Fig. 1 insgesamt mit 10 bezeichnete Motor besteht aus einem Motorgehäuse 2, in dem sich ein den Elektromotor 11 umgebendes Motorfüllmedium 6 befindet, und einem das Motorgehäuse 2 umgebenden Druckgehäuse 1, in dem sich ein Gehäusefüllmedium 5 befindet. Über eine am Elektromotor 11 angebaute Druckausgleichsvorrichtung 7 wird der Druck des Motorfüllmediums 6 auf das Druckniveau des den Elektromotor 11 umgebenden Gehäusefüllmediums 5 gesetzt. An der In-

nenwandung des den Elektromotor 11 umgebenden Druckgehäuses 1 ist ein Wärmetauscher angebracht, der aus einem Kühlkanal 3 besteht, der über die Länge des zylinderförmigen Druckgehäuses 1 spiralförmig verläuft. Im dargestellten Beispiel sind sieben Spiralwindungen vorhanden. Als den Wärmetauscher 3 durchströmendes Kühlmedium dient das Motorfüllmedium 6. Es wird vom Elektromotor 11 über eine Zuleitung 8 in den spiralförmigen Kühlkanal 3 eingeleitet und am anderen Ende des spiralförmigen Kühlkanals 3 über eine Ableitung 8 wieder dem Elektromotor 11 zugeführt. Die Wärmeabgabe erfolgt im Kühlkanal 3: Wärmeleitung durch die Druckgehäusewand 1 und Wärmeübergang von der Druckgehäusewand 1 an das das Druckgehäuse 1 umgebende Medium. Die Kühlmittelinlaß- und Auslaßöffnungen 8 am Motor befinden sich jeweils entgegengesetzt auf den Motorseiten AS und BS.

Wie aus Fig. 2 ersichtlich, überstreicht der Kühlmittelfluß die Entstehungsorte der Wärme, indem er durch die Ständernut a, den Motorspalt b und durch Kanäle in den Zähnen c und im Rücken d des Blechpakets axial durch den Elektromotor 11 geleitet wird.

Der Kühlmittelstrom wird durch den Motor selbst oder eine Kühlkreislaufpumpe erzwungen. Sofern der Motor selbst als Pumpe fungiert, kann dies entweder durch ein auf die Welle 9 gesetztes Quirlrad bewerkstelligt werden oder (bzw. zusätzlich) durch eine Hohlwelle, die auf der einen Seite über eine axiale Kühlmittelinlaßöffnung und auf der anderen Seite über radial ausgeführte Kühlmittelauslaßöffnungen verfügt und somit als Zentrifugalpumpe ausgebildet ist.

Bei vertikaler Motoranordnung wird die Kühlmediumumwälzung durch die natürliche Konvektion unterstützt, wenn der Kühlmittelaustritt am Motor auf der unten liegenden Motorgehäuseseite angebracht ist.

Der Kühlkanal 3 sowie dessen Zu- und Ableitung 8 können dünnwandig 4 konzipiert werden, da das Kühlmedium über die Motormembran dem Druck im Druckkapselgehäuse angeglichen wird.

## Patentansprüche

### 1. Elektromotor mit

einem Motorgehäuse (2), in dem sich ein den Motor (11) umgebendes Motorfüllmedium (6) befindet,

und einem das Motorgehäuse (2) umgebenden Druckgehäuse (1), in dem sich ein Gehäusefüllmedium (5) befindet,

wobei an der Innenwandung (1) des Druckge-

hauses ein aus mindestens einem Kühlkanal (3) bestehender Wärmetauscher angeordnet ist, der von dem Motorfüllmedium (6) als Kühlmedium durchströmt wird

und wobei das Kühlmedium axial durch den Motor (11) geleitet wird.

2. Motor nach Anspruch 1, wobei der Kühlkanal (3) über die Länge des Druckgehäuses (1) spiralförmig verläuft. 10
3. Motor nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Kühlmedium durch die Ständernut (a) und/oder den Motorspalt (b) und/oder durch Kanäle (c, d) in den Zähnen und/oder im Rücken des Blechpakets axial durch den Motor (11) geleitet wird. 15
4. Motor nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Kühlmediumeinlaß- und -auslaßöffnung (8) am Motor auf entgegengesetzten Motorseiten (AS und BS) befinden. 20
5. Motor nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kühlmediumstrom durch eine Kühlkreislaufpumpe erzwungen wird. 25
6. Motor nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kühlmediumstrom durch den Motor selbst erzwungen wird. 30
7. Motor nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Kühlmediumstrom durch ein auf die Motorwelle (9) gesetztes Quirlrad erzeugt wird. 35
8. Motor nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Motorwelle (9) zur Erzeugung des Kühlmediumstroms als Hohlwelle ausgebildet ist, die auf der einen Seite über eine axiale Kühlmediumeinlaßöffnung und auf der anderen Seite über radial ausgeführte Kühlauslaßöffnungen verfügt. 40 45
9. Motor nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kühlmediumaustritt bei vertikaler Motoranordnung an der unten liegenden Motorgehäuseseite angeordnet ist. 50
10. Motor nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Wärmetauscher bzw. Kühlkanal (3) und gegebenenfalls dessen Zu- und Ableitung (8) dünn-

wandig ausgebildet sind.

11. Förderaggregat, bestehend aus einem Motor nach einem der Ansprüche 1-10 und einer anzutreibenden Maschine, insbesondere einer Pump .
12. Förderaggregat nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß der Motor und die anzutreibende Maschine in einem wasserdicht gekapselten Gehäuse untergebracht sind.

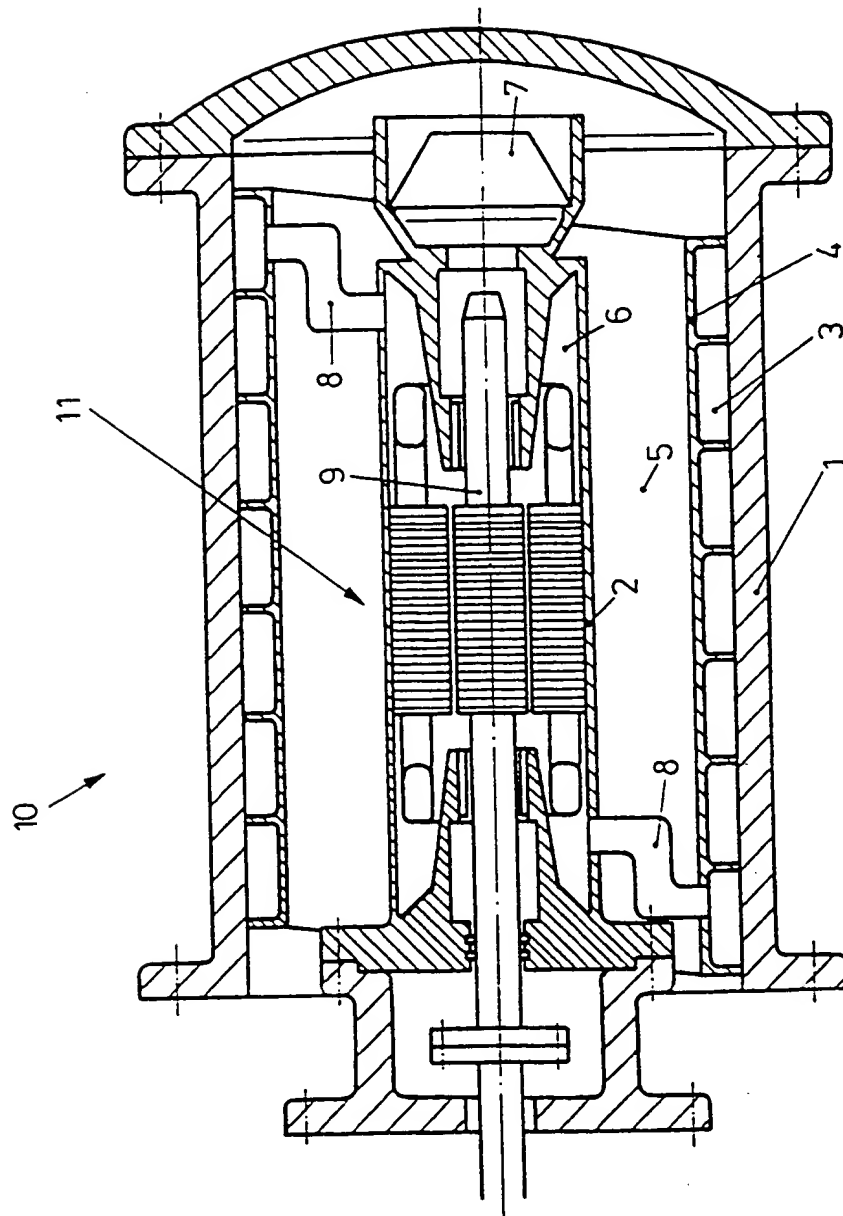


Fig. 1

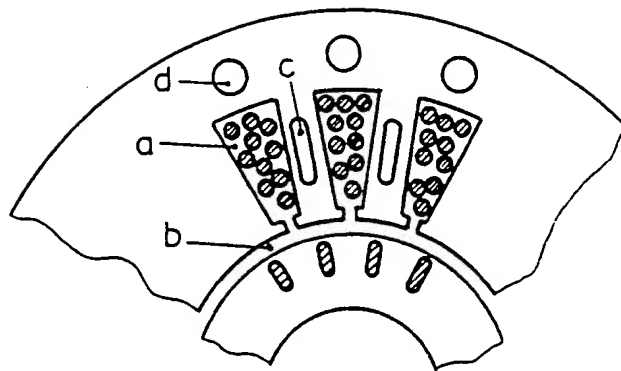


Fig. 2



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 91 12 0978

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
X	DE-C-509 174 (HOFFMANN)  * Seite 1, Zeile 1 - Seite 2, Zeile 43; Abbildungen 1-3 *	1, 4-7, 9, 10	H02K5/132 H02K9/19
Y	---	2, 3, 8, 11	
Y	FR-A-1 022 783 (ALSTHOM)  * Seite 1, linke Spalte, Zeile 18 - Seite 2, rechte Spalte, Zeile 9; Abbildungen 1-5 *	2, 3	
A	---	1, 4-7, 10	
D, Y	EP-A-0 280 660 (EKOCHÉMIE)  * Spalte 3, Zeile 45 - Zeile 48 * * Spalte 4, Zeile 38 - Zeile 55; Abbildungen 1, 2 *	8, 11	
Y	FR-A-1 422 506 (BROWN BOVERI)  * Seite 1, linke Spalte, Zeile 1 - Seite 2, linke Spalte, Zeile 33; Abbildungen 1-4 *	1, 3-7, 9-12	
Y	DE-B-1 149 448 (RITZ-MOTORENBAU)  * Spalte 3, Zeile 18 - Spalte 4, Zeile 54; Abbildungen 1, 4 *	1, 3-7, 9-12	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5)  H02K
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenart DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 10 FEBRUAR 1992	Prüfer TIO K.H.
<b>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</b> X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur  I : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument  & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EP 91 12 0978 (P.0001)

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**